

ниям заказчиков. Поэтому разработка технологических процессов ремонта деталей машин с применением прогрессивных способов и оборудования является достаточно актуальной задачей, что поможет сделать ремонтное производство высоко рентабельным.

При разработке технологического процесса восстановления детали из всех возможных способов восстановления необходимо выбирать наиболее рациональный, обеспечивающий максимальный срок службы детали и наименьшую стоимость ее восстановления.

Преимуществами электродуговой металлизации перед другими способами нанесения газотермических покрытий (высокая производительность процесса, простота и доступность оборудования, отсутствие термического влияния на основу, технологическая пластичность относительно применения к различным типоразмерам деталей, небольшие эксплуатационные затраты, низкая себестоимость восстановления детали) известны. Известны также и недостатки электродуговой металлизации (низкая прочность сцепления покрытия с основой, значительное выгорание легирующих элементов, повышенное окисление металла, высокая пористость покрытия, охлаждение распыляющим сжатым воздухом расплавленных частиц металла, в результате в покрытии могут появляться трещины и отслоения по причине наличия остаточных внутренних напряжений).

Развитие процесса электродуговой металлизации (ЭДМ) связано с повышением качества покрытий путем активирования процесса. Одним из способов активирования является применение для распыления плавящихся в дуге проволок высокоскоростной струи продуктов горения пропано-воздушной смеси. Данный метод напыления покрытий получил название активированная дуговая металлизация (АДМ).

Технологический процесс восстановления деталей типа "вал" автомобилей, тракторов и сельскохозяйственных машин активированной дуговой металлизацией позволяет по сравнению с электродуговой металлизацией повысить срок службы реставрированной детали в среднем в 1,3 раза и снизить расход материальных ресурсов на 1,35 раза.

В.Г. Гизатуллина, канд. экон. наук
Белорусский государственный университет транспорта (Гомель)

КАЧЕСТВО И ТАРИФЫ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК НА РЫНКЕ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

Транспорт удовлетворяет одну из важнейших потребностей человека - потребность в перемещении. Однако практически ни один вид транспорта (кроме, пожалуй, автомобильного, и то не всегда) не может самостоятельно обеспечить полный цикл перемещения по схеме "от двери до двери" или "от дома до дома". Такое перемещение возможно лишь при четком взаимодействии отдельных частей

транспортного комплекса. Организация работы такого комплекса, как единая транспортная система Республики Беларусь, является одновременно и сложной задачей, и насущной для экономики страны потребностью, которая соответствует интеграционным тенденциям социально-экономического развития человечества, достижениям научно-технического прогресса и стратегическим интересам республики.

Основой единства транспортной системы стран СНГ была общественная форма собственности на транспортные ресурсы. В связи с проведением рыночных реформ, акционированием и приватизацией части транспортных средств понятие единства подвергается серьезному испытанию. При этом упор делается на то, что не единство, а конкуренция, в том числе и между видами транспорта, однако конкретным конечным результатом должна быть эффективная ресурсосберегающая, обеспечивающая достойную жизнь человека экономика, важнейшей частью которой является транспорт.

Транспортный рынок, по существу, олигопольный рынок, где всего несколько производителей с продавцов транспортных услуг (видов транспорта) и большое количество их потребителей-покупателей. Наиболее эффективное использование видов транспорта в этом случае - их рациональное взаимодействие, что подтверждает мировой опыт.

Главным в единстве транспортной системы является не столько вид собственности (хотя, разумеется, это обстоятельство существенно), сколько интересы потребителей, конечный результат деятельности этой системы в вещественно-натуральной форме, что соответствует маркетинговой, т.е. рыночной концепции нормального функционирования экономики.

Транспортный тариф представляет собой цену наиболее массовых производственных услуг - перевозок грузов. Специфика его заключается прежде всего в том, что он устанавливается на продукцию, которая не имеет вещественной формы. В процессе транспортировки стоимость перевозимого товара возрастает. Поэтому тариф на грузовые перевозки представляет собой денежное выражение прироста стоимости продукции в результате ее транспортировки.

Среди всех грузовых тарифов наибольшей степенью свободы и гибкости отличаются тарифы на автомобильные перевозки. Основной причиной является то факт, что именно на этом рынке наряду с государственными появились и успешно работают достаточно много средних и мелких предприятий различных форм собственности, занимающихся перевозками. На остальных видах транспорта, где господствует государственная форма собственности, тарифная политика более консервативна и полностью находится под государственным контролем.

Транспортные предприятия и объединения, являясь равноправными субъектами хозяйственной деятельности, должны работать рентабельно, обеспечивая себе условия для расширенного воспроизводства, и обязаны платить все налоги, вносить неналоговые пла-

тежи, предусмотренные действующими законодательством. Исходя из этого и в соответствии с общими правилами формирования цен транспортный тариф состоит из себестоимости перевозок, прибыли и косвенных налогов и неналоговых отчислений, т.е. в основе формирования цен на транспортные услуги заложен затратный подход. Данный метод позволяет учесть и параметры улучшения качества транспортного обслуживания.

Под качеством транспортного обслуживания клиентуры по грузовым перевозкам обычно подразумевают полноту, скорость, своевременность или равномерность доставки и сохранность грузов, безопасность перевозок, а также комплексность, доступность и культуру обслуживания потребителей транспортных услуг. Выполнение качественных перевозок связано с дополнительными трудовыми затратами и соответствующими вложениями средств. И наоборот нарушение качества перевозки - приводит к большим потерям средств как у перевозчиков, так и у грузовладельцев. Так, например, транспорт выплачивает грузовладельцам значительные суммы штрафов за несохранность грузов, однако эти штрафы часто не покрывают и половины нанесенного ущерба.

Для успешной работы на рынке транспортных услуг предприятия транспорта, независимо от форм собственности, при формировании стратегии ценообразования должны учитывать высокий уровень показателей качества обслуживания клиентуры, эффективность транспортного производства и надлежащую конкурентоспособность транспортных услуг.

Хоан Ромагоза Лопес

Каталонский политехнический институт

КОНТРОЛЬ КАЧЕСТВА В СТРОИТЕЛЬСТВЕ ЗДАНИЙ И ИХ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Необходимость улучшения качества строительства зданий в плане их прочности, длительности в эксплуатации и комфорта требует не только определения и установления контроля за качеством строительства, но также создания механизма контроля за управлением качеством.

По испанскому законодательству контроль за качеством в строительстве зданий возлагается на специалистов, рецензирующих рабочие проекты, в последних перечисляются и определяются параметры контроля в соответствии с установленными нормами и соблюдением всех параметров работ.

В рабочем проекте нужно представить программу контроля качества, в которой необходимо уточнить объекты контроля, определить какой анализ и контрольные испытания требуется осуществить, а также сроки их проведения и экономическую целесообразность. Все эти функции должны исполнять в лабораториях, пред-